Cockpitleben in Ölzeug und Polarfleece, das ist Ostseesegeln im Oktober. Lesen an Deck geht nur in den kurzen Regenpausen

FOTO: YACHT/H. SCHEURER

DER NASSE RITT NACH OSTEN

Jedes Jahr im Oktober bricht eine vergnügte Truppe zum **LETZTEN TÖRN DER SAISON** *auf: Sie überführt eine komplette Charterflotte von Flensburg nach Rügen. Bei Regen, Wind und Eiseskälte*

Wo geht's heute lang? Michael Köhler (3. v. r.) bei der morgendlichen Schiffsführerbesprechung

Andromeda', ‚Andromeda' für die ‚Durin'. Wir haben Probleme mit dem Motor und kreuzen jetzt rein." Es ist 21 Uhr, stockdunkel, vor Gedser herrscht dichter Oktobernebel. Ein Boot ist noch draußen. Der Yachthafen im Süden der Insel Falster ist nicht befeuert, daher hat die Flottille, zu der der Nachzügler gehört, im Fischereihafen festgemacht. Michael Köhler atmet einmal tief durch und spricht dann ins Funkgerät: „‚Durin' für ‚Andromeda', alles klar. Wir warten hier auf euch. Ihr schafft das."

Auf der Mole stehen die bereits eingetroffenen Crews im Sprühregen und halten angestrengt Ausguck. Mitgefühl prägt ihre Gespräche. Kein Motor, kaum Sicht, Dauerbetrieb der Fähren – „die Armen. Auch kein Spaß, da jetzt herumzukreuzen." Als die „Durin" nach einer Stunde schließlich aus dem Nebel auftaucht, sind alle erleichtert. Geschafft. Die Flottille ist wieder komplett.

30 Yachten, 30 bis 50 Fuß, mit 150 Personen an Bord beteiligen sich an der Geschwaderfahrt, das Mutterschiff ist die „Andromeda". Die Bavaria 50 wird über Kanal 69 wohl 150-mal am Tag angerufen. Hier segelt Michael Köhler mit, er hatte einst die Idee zu dieser Veranstaltung: 190 Seemeilen in drei Tagen. Ende Oktober. Auf der Ostsee. Da kann es schon ungemütlich werden.

Köhler ist Architekt und leitet nebenbei die Zweigstelle des Deutschen Hochseesportverbands Hansa (DHH) in Hannover.

Es ist dunkel und der Nebel vor Gedser dicht. Da kommt auch noch die Fähre

Außerdem betreibt er die Firma Sailpartner, die unter anderem die für Hochseeregatten erforderlichen Isaf-Zertifikate anbietet. Ein passionierter Segler und ein Energiepaket, einer, der Menschen begeistern kann.

Für den DHH nimmt er auch Prüfungen ab, und genau dabei kam ihm vor sieben Jahren die Idee: „Mensch, jetzt machen die hier mit dem SSS ihren letzten Schein und sind noch nie nachts gesegelt. Haben kaum Praxis. Das geht doch nicht."

Um seinen Schülern die Gelegenheit zu geben, Erfahrungen zu sammeln, hat er besondere An- und Absegeltörns ins Leben gerufen. Er sprach mit Vercharterern, die ihre Schiffe zum Ende der Saison ins Winterlager und im Frühjahr retour zur Basis bringen müssen. Die Yachten von Mola haben es dabei mit der Strecke Flensburg–Breege am weitesten – ideal für Köhlers Vorhaben.

Der Deal: Er überführt mit seinen Leuten die Schiffe, dafür zahlen sie keine Chartergebühr. Drei Tage segeln zum Selbstkostenpreis, das Ganze zweimal im Jahr. „Die drei Tage sind eigentlich ideal: Man kann →

DIE SAISON VERLÄNGERN

Es gibt viele gute Gründe, im **HERBST** *noch einmal Segeln zu gehen – und ebenso viele* **MÖGLICHKEITEN**

Die Mola-Flotte liegt nach dem Etappenstart noch dicht zusammen

ÜBERFÜHRUNGEN

Es gibt einige Charterunternehmen, die zum Herbst und Frühjahr Yachten überführen müssen. Das eröffnet die Chance auf Törns zu verhältnismäßig niedrigen Preisen. So bietet 1. Klasse Yachten auf seiner Webseite immer wieder – auch kurzfristig während der Saison – Überführungstörns an. Je kurzfristiger der Termin, desto niedriger der Preis. Aktuelle Angebote finden sich unter www.charterzentrum.de sowie im Newsletter.

Auch der Vercharterer Mola hat immer wieder eigene Überführungstörns im Angebot, auf denen sich Mitsegler einbuchen können. Und das nicht nur auf der Ostsee, sondern auch im Mittelmeer und auf dem Atlantik. Weitere Informationen und Angebote im Internet: www.mola.de

Winterlager-Überführungstörns auf der Ostsee sind auch mit einigen der GFK-Klassiker von Chartership möglich. Die entsprechenden Angebote finden sich auf der Webseite unter www.chartership.eu

Nichts Passendes gefunden? Dann lohnt womöglich eine Recherche bei den in der Vereinigung Deutscher Yacht-Charterunternehmen organisierten Firmen: www.vdc.de

AUSBILDUNGSTÖRNS

Wenn es draußen ungemütlich wird, ist die Zeit der Schwerwettertrainings. Angebote gibt es für die Ostsee im November und im März unter anderem bei Schoenicke Skipperteam: www.skipperteam.de

Der Klassiker: Die Skipper Constantin Claviez und Michael Orgzey bieten mehrere jeweils einwöchige Schwerwettertörns auf einer Nautor's Swan 441 ab Hamburg in Richtung Helgoland, Nordfriesisches Wattenmeer und in die Flussmündungen von Elbe, Weser und Jade an. Informationen und Buchung unter: www.charisma4sea.de

DAS SEEBÄR-GEFÜHL

Einer muss ran: Auf dem Charterschiff ist der Autopilot defekt, also wechselt sich die Crew beim Steuern ab – bei grauem Himmel, eisigen Temperaturen und schneidendem Wind

ORGANISIERTES CHAOS

Trotz der Flottillengröße von 30 Schiffen klappt alles reibungslos: Die Anleger funktionieren auch im vollen Hafenbecken, die Proviantverteilung ist meisterhaft organisiert. Die Stimmung ist bestens, von Bordkoller keine Spur. Die Regatta packt die Crews an der Seglerehre, gewissenhaft werden die Start- und Zielzeiten per Funk an die „Andromeda" durchgegeben

noch mal ordentlich segeln, kriegt aber bei der kurzen Tour noch keinen Bordkoller", erklärt Michael Köhler. Die Veranstaltung ist privat, sie hat weder etwas mit dem DHH noch mit seiner Firma zu tun.

„Angefangen hat alles mit drei Schiffen und neun Mann", erzählt Köhler. Dass es inzwischen 30 Schiffe und 150 Mann sind, sei allein der Mundpropaganda zu verdanken. „Ich hätte nie gedacht, dass es so groß wird", kommentiert der Initiator. Jedes Schiff ist mit mindestens zwei versierten Schiffsführern bestückt, absolute Segelneulinge gibt es kaum. Auf der „Andromeda" haben alle bereits viel Segelerfahrung: Einer kam gerade von einer einjährigen Atlantikrunde mit Frau und drei Kindern zurück. Der Nächste hat früher als Segellehrer gearbeitet und war vor kurzem mit der Segelkameradschaft Das Wappen von Bremen in Island. Zwei Binnensegler und Köhlers Ehefrau komplettieren die Crew.

Den Schiffen ist die vergangene Chartersaison deutlich anzumerken. Bei der „Andromeda" ist die kardanische Herdaufhängung kaputtgegangen, was von Mola-Technikern vor dem Auslaufen noch schnell behoben wurde. Anderes muss bis zum Winterlager warten: Mehrere Fallenstopper und das Bugstrahlruder sind defekt. Zum Schiffsführer wurde diesmal Carsten Obermeier bestimmt, der Binnensegler vom Steinhuder Meer, Eigner eines Jollenkreuzers. Das Manövrieren mit einem so großen Schiff im Hafen ist für ihn trotz seiner Erfahrung nicht ohne Tücken. Aber dazu sind diese Törns auch da: Die Teilnehmer sollen Routine sammeln, darum sind sie hier.

Die erste Etappe führt von Flensburg nach Bagenkop. Es ist kalt und regnerisch, dennoch stehen, bevor es losgehen kann, morgens früh um sieben alle hochmotiviert am Steg und warten auf den Lkw mit den Lebensmitteln. Drei Tage haben die Leute vom Supermarkt in Flensburg gebraucht, um die Kisten für die 30 Yachten zu packen. Michael Köhler hat die Proviantliste vorab geschickt, der Lkw liefert auf Paletten Verpflegungskartons ab, die schon mit Schiffsnamen versehen sind.

Prima organisiert, so geht das Stauen rasch und problemlos. Auch die Mengen sind sehr gut kalkuliert, am Ende des Törns wird kaum etwas übrig bleiben.

Hackfleisch für den ersten Abend, Schnitzel für den zweiten. Vom Apfel bis zum Schokoriegel fehlt es an nichts. Köhler wird hochgelobt für sein Organisationstalent, aber er grinst nur und sagt: „Ich bin Architekt. Ich organisiere sonst Baustellen. Das ist einfach mein Job!"

Er hat die Ruhe weg. Und was sich nicht sofort lösen lässt, schaukelt sich ohnehin meistens irgendwie zurecht, das ist sein Eindruck. Lediglich einmal in den Jahren hatte sich in Köhlers 58 Seiten lange Excel-Tabelle ein Fehler eingeschlichen: „Da hatten wir 65 Kilogramm Zucker."

Während die meisten Crews aus dem Angelieferten ihre Mahlzeiten zusammenstellen, überlassen andere nichts dem Zufall. Die Crew der „Clementina" etwa ist berühmt für ihre Gourmetküche. Detlef Ulbrich, Hannoveraner Delikatessenhändler in zweiter Generation, hat außer seiner Segelausrüstung eine halbe Küchenausstattung im Gepäck. Sogar sein eigenes Schneidwerkzeug bringt er mit: „Die Messer auf Charterschiffen taugen ja nichts." Heute gibt es Hirschrücken.

Abends steigt die traditionelle Stegparty mit Bier und Seemannsgarn

Die Stimmung an Bord ist ausgelassen, die Warteliste für einen Crewplatz lang. Vorbereitet und gekocht wird praktisch von morgens bis abends: „Es gab schon Leute, die den ganzen Tag im Salon gesessen und für abends die Piroggen vorbereitet haben", erzählt Ulbrich, während er vergnügt die frischen Kräuter hackt.

Bei einem Ritual jedoch herrscht Gruppenzwang. Nach dem Anlegebier an Bord findet die obligatorische Stegparty statt, egal bei welchem Wetter. Wer zum ersten Mal dabei ist, wird auf diese Art schnell integriert. Aber viele kennen sich bereits, sie segeln schon seit Jahren mit. Geschichten von vergangenen Abenteuern und viel Seemannsgarn werden erzählt. „Weißt du noch, letztes Jahr beim Ansegeln? Da haben wir morgens den Schnee von Deck geschippt!"

Mit jedem Bier gibt es eine Windstärke drauf, und die Manöver werden immer verwegener. Aber sie haben ja tatsächlich schon viel erlebt zusammen, der Schnee-Törn →

Vor allem am Wind macht die kühle Brise den Crews zu schaffen

ist legendär, ebenso die 8 Beaufort, die manche Schiffe vor Topp und Takel abwetterten. Ja, es kann sehr ungemütlich sein.

Dass jemand bei Starkwind nicht auslaufen will, akzeptieren hier alle. Jeder Skipper ist für sich und seine Crew selbst verantwortlich, niemand muss etwas wagen, das er sich nicht zutraut oder das gar gefährlich wäre. Im schlimmsten Fall bleibt das Schiff eben im Hafen, dann muss Mola sehen, wie es nach Breege kommt.

Trotz der langen Nacht am Steg geht es am nächsten Morgen früh los, 60 Meilen sind es von Gedser nach Breege. Die Kleinen laufen schon um fünf Uhr aus, damit sie noch im Hellen auf Rügen ankommen. Die Ansteuerung durch den Jasmunder Bodden ist bei Dunkelheit kaum zu machen, ein langes unbefeuertes Fahrwasser, daneben wird es sofort flach. Und die Tonnen stehen weit auseinander.

Das Feld fächert sich im Laufe des Tages weit auf. An der Kadetrinne ziehen die Containerschiffe und Tanker wie an einer Perlenschnur vorüber, alle Crews peilen und suchen angestrengt nach einer Lücke. Den Motor will niemand benutzen, denn es wird nebenbei noch eine Regatta gesegelt. Die Koordinaten der Start- und Ziellinien liegen jeweils vor den Häfen, abgerechnet wird am letzten Abend nach Yardstick. Anschließend findet in der Breeger Hafenkneipe traditionell die Siegerehrung statt.

»Jedes Mal denke ich: nie wieder! Und dann melde ich mich trotzdem wieder an«

Der Wind ist ideal, er weht die ganzen Tage eher mäßig aus Nordost. Die „Andromeda" könnte mit ihren gut 14 Tonnen Gewicht ruhig etwas mehr vertragen. Sie ist das einzige Schiff, das nicht nach Breege, sondern nach Wiek segelt: Mit ihrem 22 Meter hohen Mast passt sie nicht unter der Hochspannungsleitung durch, die den Bodden überspannt.

Alles in allem ist das Wetter dieses Mal harmlos. Wenn nur der Regen nicht wäre. Alles nass, die unbeheizten Vorschiffskajüten gleichen Tropfsteinhöhlen. Kondenswasser sammelt sich an den Luken und tropft gleichmäßig auf die Kojen. Egal. Ein bisschen harter Hund sein, zwölf Stunden im Regen stehen, neue Erfahrungen sammeln – darum geht's.

Die Hamburgerin Carolin Zlobinski, eine der wenigen teilnehmenden Frauen, fasst den herbstlichen Ritt bei Regen, Wind und Kälte so zusammen: „Jedes Mal denke ich: Das mache ich nie wieder! Und dann melde ich mich doch wieder an."

KAROLINA MEYER-SCHILF